Primera revista digital de autos históricos argentinos 05 abril 2012





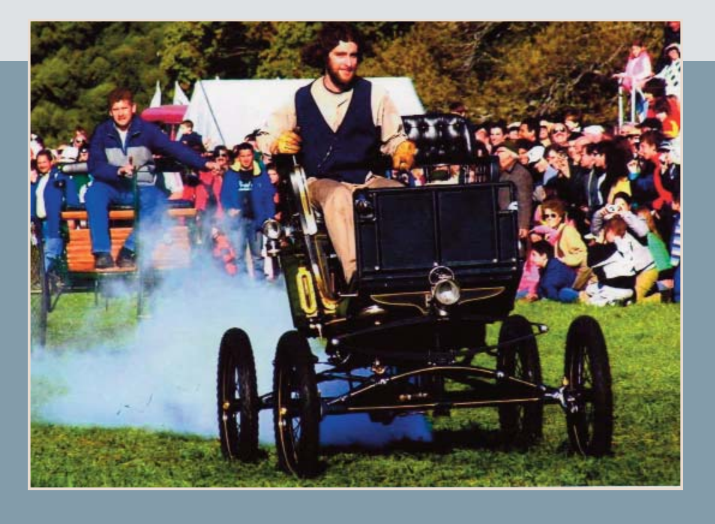
Expo Auto Argentino 2012

Opel K 180

El mediano de GM

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 5 // Abril 2012





Editorial

Una vez mas, los autos históricos nacionales tuvieron su fiesta en Expo Auto Argentino, la muestra que en forma conjunta realizan desde hace dos años Autohistoria, Coche Argentino y el Rotary Club de Francisco Álvarez. Una buena manera de poner primera a un año que se viene con agenda de eventos completa y cargada de novedades.
Repasamos la historia del Opel K 180, uno de los casi olvidados de nuestra industria y protagonista de una etapa difícil del país que desembocó en el cierre de la empresa que lo fabricaba.
Recordamos la gesta de Malvinas desde el automovilismo, con los pilotos argentinos que competían en Inglaterra, dentro de equipos bitánicos en aquel lejano 2 de abril de 1982.
Viajamos a Uruguay y trajimos del Museo del Automóvil de Montevideo una interesante muestra de lo que podemos encontrar en materia de clásicos e históricos en la otra orilla.
La historia sigue. Anticipamos las novedades de la industria automotriz nacional, en un año que muestra alguna incertidumbre y plantea el desafío de superar el récord de producción y ventas del anterior.
Hay mucho mas, te invitamos a descubrirlo.
Gracias por acompañarnos.

Staff

Editor
Gustavo Feder

Colaboradores
Federico Kirbus, Sergio Cutuli, Carlos Alfredo Pereyra, José Luis Murgo, Estebán de León, Adrián Vernazza, Maira Pérez y Juan Walko

Fotografía
Guillermo Cejas, Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder

Diseño
Exodo Diseño Nativo

Correo
info@auto-historia.com.ar

Merecido homenaje a Oscar Alfredo Gálvez en Palermo



El pasado 4 de febrero fue inaugurado un busto en honor a Oscar A. Gálvez y en recuerdo a la primera victoria de un argentino ante pilotos extranjeros, que se concretó a bordo de un Alfa Romeo 3.800 en el circuito de Palermo el 6 de febrero de 1949.

El homenaje fue realizado en la puerta principal de G.E.B.A (Club Gimnasia y Esgrima de Buenos Aires – Sede San Martín), donde se encontraba ubicada la largada del circuito callejero de Palermo. Este emotivo reconocimiento fue organizado por el Museo del Automóvil de la Ciudad de Buenos Aires y la Agrupación Amigos de Los Gálvez, quienes contaron con el apoyo de la A.C.T.C y del propio Club G.E.B.A.

El Acto se llevó a cabo en el salón central de la institución, bajo la conducción del Sr. Alberto Hassan, quien fue acompañado por los Sres. Héctor Díaz, Luis Spadafora y miembros de la agrupación "Amigos de los Gálvez".

Entre otras personalidades, estuvieron presentes el secretario del mencionado club, Dr. Jorge Zelaschi, el secretario general de la Asociación Corredores de Turismo Carretera, Sr. Rubén Gil Bicella, los Sres. Francisco Casuselli y Juan M. Traverso, de la Asociación Argentina de Volantes y el presidente del autódromo de la Ciudad de Buenos Aires "Oscar y Juan Gálvez" Lic. Gustavo Ronchetti.

La nómina de ex pilotos se vio encabezada por José Froilán González, Jorge Cupeiro, Eduardo Matías, Juan Carlos Silvestre y Ricardo Domínguez. Además de preparadores como los Sres. Aldo Bellavigna y José M. Herceg, participaron los periodistas Juan Carlos Pérez Loizeau, Roberto Carozzo, Federico Kirbus y el hijo de Luis Elías Sojit.

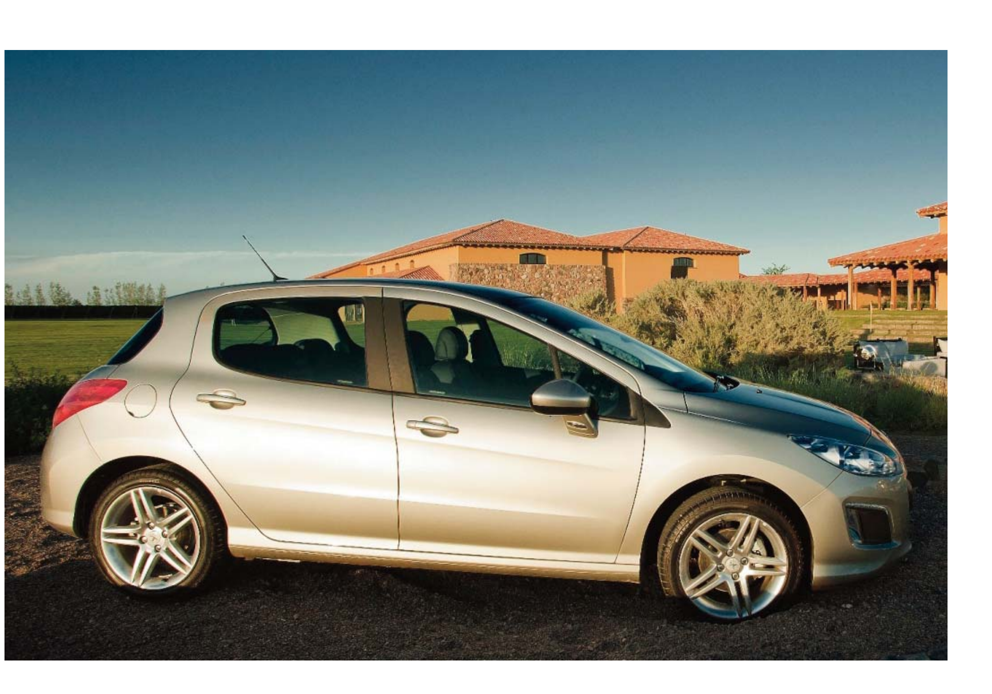
En representación de la nueva generación y recibido con una gran ovación, se acercó el talentoso piloto argentino juvenil Esteban Guerrieri, quien aspira a competir en la fórmula Indy de la mano de Jimmy Vasser.

Ford lanzó la pre-venta de la nueva Ranger global



Desde el 6 de febrero pasado, los clientes pueden acercarse a los concesionarios para reservar su Nueva Ranger optando por la opción de anticipo parcial o total según su preferencia. Las versiones disponibles en esta pre-venta son la Nueva Ranger XLT 4x2 y 4x4 y la Nueva Ranger Limited 4x4.

Lanzamiento comercial del Peugeot 308



Dos meses después de su lanzamiento industrial, Peugeot comenzó la comercialización del nuevo automóvil 308.

El Peugeot 308, que competirá en el segmento de los medianos bicuerpos y se fabrica en la planta que el Grupo PSA posee en la localidad bonaerense de El Palomar, es el sucesor del exitoso 307, que en su segmento fue el referente de la última década y el líder indiscutido en ventas durante seis años consecutivos.

El 308 es un salto cualitativo relevante respecto del 307. Cuenta con tres características distintivas que lo convierten en un producto netamente diferencial frente a la competencia, un navegador satelital con visualización en pantalla color rebatible, las luces diurnas de leds blancos y el "techo cielo" o panorámico, totalmente vidriado.

La gama está compuesta por tres niveles de equipamiento, Active, Allure y Feline; y estará disponible con tres motorizaciones: diesel HDi 1.6 litros de 115cv, nafta 2.0 litros de 143 cv, y nafta 1.6 litros de 115 cv. Este último motor es la gran novedad y se presenta por primera vez en este modelo. El cliente podrá optar en el nivel Feline entre cajas manuales y automáticas. Al momento de su lanzamiento, la familia 308 se compone de nueve versiones, y de acuerdo a la nueva política de la marca, se ofrece con una garantía de 3 años o 100.000 km.

El Peugeot 308 se beneficia de toda la experiencia del Centro de Producción Buenos Aires, la fábrica de PSA en Argentina, que desde 1998 ha producido más de un millón de vehículos y que en 2011 consolidó a este Grupo como el primer productor de la industria automotriz argentina.

La producción del 308 en Argentina demandó dos años de trabajo y una inversión cercana a los 700 millones de pesos, de los cuales un importante porcentaje se destinó a la integración local, que superará el 60%. De su producción anual estimada en 30.000 unidades, más del 50% abastecerá a distintos países de América Latina. Además, para su fabricación se han impartido más de 88.000 horas de capacitación a operarios, técnicos, ingenieros y proveedores.

El 308 fabricado en la Argentina toma el estilo y las características de su par europeo en su restyling de abril de 2011 en el viejo continente. Peugeot lleva vendidas 11.495.428 unidades de su serie 3 (301-308) y más de 1.000.000 corresponden ya al nuevo 308.

La custodia del Do



Con mas de 700 socios y 12 años de rodaje, el Citroën Club Buenos Aires, mantiene en alto el prestigio de la marca

DNI

Nombre:
Citroën Club Buenos Aires
Fecha de fundación:
25 de julio de 2000
Cantidad de socios:
700
Lugar de reunión:
Parque Roca (CABA)
Fecha de reunión:
Primer domingo del mes
Sitio web:
www.citroclub.com.ar

Transcurría el mes de julio de 2000, cuando un grupo de fanáticos de Citroën tuvo como objetivo comenzar a reunir gente que compartieran el mismo sentimiento por la marca. Se empezó por repartir volantes y folletos auto por auto, se enviaron e-mails y se hizo publicidad por la web, de esta manera se fueron sumando más y más personas a este joven proyecto. Oficialmente, se dio por comenzada la actividad del club el día 25 de julio del año 2000.

El primer encuentro se realizó el 23 de septiembre del año 2000 en los bosques de Ezeiza y concurrieron allí 13 autos. Con el correr del tiempo la cifra de vehículos fue creciendo en cada evento realizado.
Desde septiembre de 2002 el club edita la revista "Citrobaires", una publicación periódica donde los socios y amigos del club se informan acerca de las actividades propias, encuentran información técnica de los vehículos, historia y novedades de la marca.

ble Chevron



En el mes de abril de 2003 el C.C.B.A. pasó a integrar la Federación Argentina de Clubes de Automóviles Históricos (F.A.C.A.H.), una institución reconocida en todo el mundo y que nuclea a los más importantes clubes de Argentina.
Los objetivos del club se resumen en tres puntos esenciales de acuerdo a su propia filosofía:
Social: Reunir a todos los fanáticos de Citroën para armar un grupo que pueda compartir encuentros, salidas, eventos, intercambiar datos e información para aprender más sobre sus autos y así poder conservarlos de la mejor forma posible.
Histórico: Ayudar a recuperar aquellos Citroën abandonados o en mal estado, facilitando información técnica y datos para la localización de repuestos y partes.
Asesorar también a los miembros sobre las características de originalidad de su vehículo de acuerdo al modelo y guiarlos en la restauración, devolviéndole al mundo -según dice el club- una obra de arte.
Solidario: Realizar en forma periódica colectas por los materiales requeridos para las distintas entidades de bien público que apoyan, convencidos de que con una pequeña ayuda de cada miembro del club se puede colaborar mucho con quienes más lo necesitan.
En estos 12 años de vida, el Citroën Club Bs As ha realizado y participado en casi 200 eventos, generando caravanas y encuentros solidarios, estando presente en exposiciones internacionales, sociales e institucionales. Para este año tiene previsto los clásicos eventos estáticos en los meses impares y caravanas recreativas y solidarias.
Además de su reciente presencia en "Expo Auto Argentino 2012", el club participará de los eventos extraordinarios como el "El Raid de la Cordillera" y "Autoclasica 2012". También se prepara para el festejo por los 10 años de la revista Citrobaires.
A partir de marzo, comienzan las reunionaes todos los primeros domingos de los meses impares en el Parque Roca (C.A.B.A.) a partir de las 15hs. En enero y febrero no se realizan actividades debido a las vacaciones anuales. En caso de lluvia o fuerza mayor, se posterga al domingo siguiente. Las actividades extraordinarias se realizan según calendario del organizador y siempre aconsejamos que se informen a través de nuestra web.
Institucionalmente, el club se constituye con una comisión directiva de estructura básica, compuesta de Presidente, Secretario, Tesorero y vocales. Cabe destacar que todos trabajan "Ad Honorem", sin percibir ningún tipo de honorario. Los socios que colaboran en los eventos, con el tiempo se suman a la comisión directiva vigente y cada un periodo de tiempo, por votación, se renuevan las autoridades.
La única condición que impide ingresar a la CD, es tener alguna vinculación comercial con la marca, ya que eso puede generar conflictos de intereses y el club es una entidad sin fines de lucro donde la pasión por

la marca es la que los impulsa a continuar con este proyecto.
En total son más de 700 los socios, un gran porcentaje ubicados en el interior y exterior del país. Cuentan con el beneficio de participar en todas las actividades de forma gratuita. Tienen los servicios, también gratuitos, que ofrece la web, como por ejemplo publicar para vender su automóvil o la búsqueda de repuestos. Cuentan con el asesoramiento gratuito para poder asegurar su automóvil clásico o de calle.
La revista Citrobaires les ofrece una gran cantidad y calidad de información referente a la marca, enterándose de noticias no publicadas en ningún otro medio.
En los eventos del club pueden conseguir productos exclusivos con precios preferenciales, además de llevarse algún regalo (en todos los eventos se sortea en forma gratuita y entre los presentes, algún obsequio como recuerdo).
Además, durante el año eligen distintos modelos que participan en el concurso de "Auto del año" y de esa forma califican para participar en exposiciones de nivel internacional como por ejemplo Autoclasica.
En otro aspecto, la creación de la biblioteca histórica-técnica "André Citroën", les asegura un resguardo de información de la marca, única en el país. Allí pueden encontrar manuales de usuario, técnicos (de reparación y mantenimiento) e históricos.
Gran parte de la misma se encuentra digitalizada para mantener en perfecto estado los ejemplares.
Por último, los socios del club tienen el gran privilegio de conocer en los encuentros, a los últimos modelos lanzados al mercado por Citroën Argentina.
Hace más de diez años que comenzaron a realizar eventos solidarios con un promedio de dos por año como mínimo. Se realizaron colectas de las más variadas, como ropa, alimentos, juguetes, artículos de cocina, electrodomésticos (maquinas de coser, TV, lustraspiradoras, etc.) e incluso libros para una biblioteca popular. Ayudan a varias instituciones sin fines de lucro, muchas de Bs. As. y de otras provincias.
El día 7 de septiembre de 2003 el C.C.B.A. junto a las autoridades del Parque Roca, descubrieron una placa conmemorativa por la donación de árboles a este predio.
Es muy simple ser socio del Citroën Club Bs As, ya que sólo se debe cumplir con alguna de estas dos condiciones:
Ser fanático de la marca, sin necesidad de tener auto.
Poseer un automóvil Citroën.
Como representan una de marca, aceptan todos los modelos fabricados por Citroën desde sus orígenes hasta la actualidad. Cabe destacar que no cobra cuota social ni de ninguna otra índole. Todos los eventos del club son gratuitos y para toda la familia. Quienes quieran realizar alguna consulta referente al club, pueden visitar su página web: www.citroclub.com.ar o también encontrarlos en Facebook. ⌘



Septiembre 2002. Primer encuentro en los bosques de Ezeiza.

Pídale al Peugeot

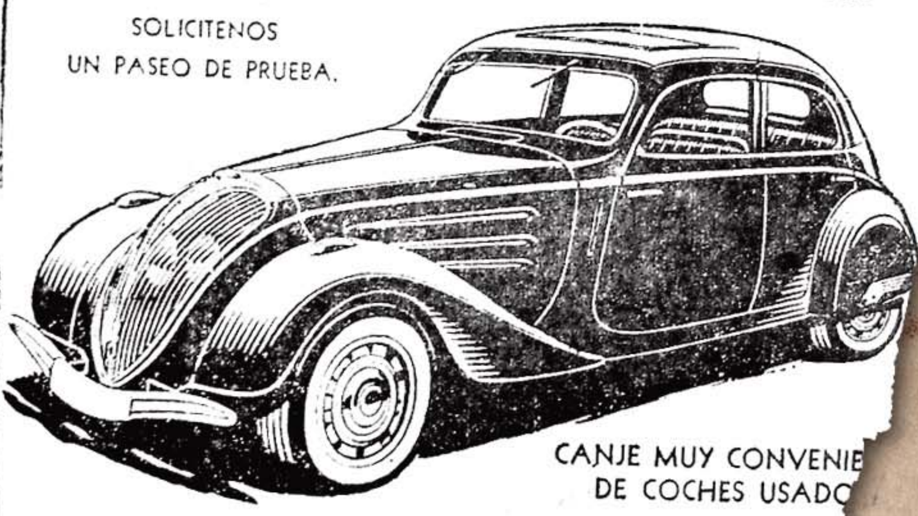


cuanto se puede pedir a un automóvil: siempre superará sus esperanzas

Agil en el tráfico y veloz en la ruta; seguro y confortable en todo momento, el PEUGEOT es un automóvil sencillamente ideal. Ningún otro coche da tanta velocidad ni tanta comodidad a tan bajo costo, porque el PEUGEOT es, en verdad, la más perfecta combinación del lujo con la economía.

"202"	"402"	"402"
"económico" — 4 p. - 4 as. 4 carroc. dif.	"ligero" — sedán 4/5 asientos	sedán de lujo, 6 asientos
Desde $ 3.325.-	$ 4.480.-	$ 4.980.-

SOLICITENOS UN PASEO DE PRUEBA.



CANJE MUY CONVENIE
DE COCHES USADO

S.I.A.P.A.

(Soc. Imp. Autom. Peugeot Arg. S.R.L.)

Av. Alvear 3130 U.T. 72-3443 Bs. Aires



Suspensión:

ruedas independientes, de funcionamiento perfecto, aun en las calles mal empedradas y caminos abundantes en baches.



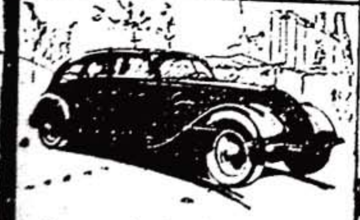
Economía integral:

20 litros de nafta significan 250 kms. de recorrido. Todos los modelos pagan patente mínima.



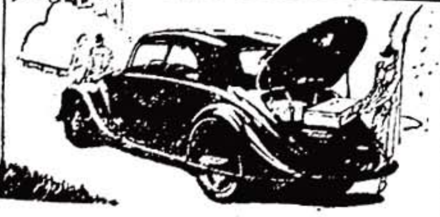
Velocidad:

hasta 130 kms. reales y sostenidos en el modelo "402" "légere". Cambios sincronizados; gran pique en el tráfico.



Comodidad:

asientos científicamente proporcionados a las dimensiones del cuerpo humano. Gran visibilidad.



Turismo:

Comodidad extraordinaria para llevar equipajes, aun de gran tamaño. Baúl sumamente espacioso y desmontable.



Seguridad:

Estabilidad absoluta, aun en curvas cerradas. Frenos Bendix, de gran poder. Carrocerías de acero.

9

Diseño alemán, con

El año1974 fue el de los medianos europeos fabricados en el país por empresas de origen norteamericano. Chrysler había tomado la delantera con el Dodge 1500 en 1971 y Ford respondía con el Taunus en septiembre de 1974. A fines de ese año, la filial local de la entonces automotriz más grande del mundo, tenía también lista su carta para jugar: el Opel K 180.

Como un anticipo de lo que sería común décadas mas tardes, el mediano de General Motors fue el primero fabricado en nuestro medio que respondía a las características de lo que hoy denominaríamos auto mundial.

Derivado de la cuarta generación del auto más chico de Opel, el Kadett (nacido en 1936), su lanzamiento fue previsto en forma es-



razón argentino

calonada en distintos países europeos y del sur y norte de América. El punto de partida fue Brasil donde fue presentado el 24 de abril de 1973 como Chevrolet Chevette, seis meses antes de su presentación en el Salón de Frankfurt de ese mismo año.

La denominación Chevette resultó un guiño fonético a los modelos norteamericanos Chevelle o Corvette, a pesar de tratarse de un auto compacto y económico de origen europeo. A diferencia de lo que ocurría en Argentina, nuestros vecinos del norte remplazaron por Chevolet la palabra Opel en cada uno de los autos de origen alemán que se fabricaron en su planta de Sao José dos Campos, San Pablo, una manera

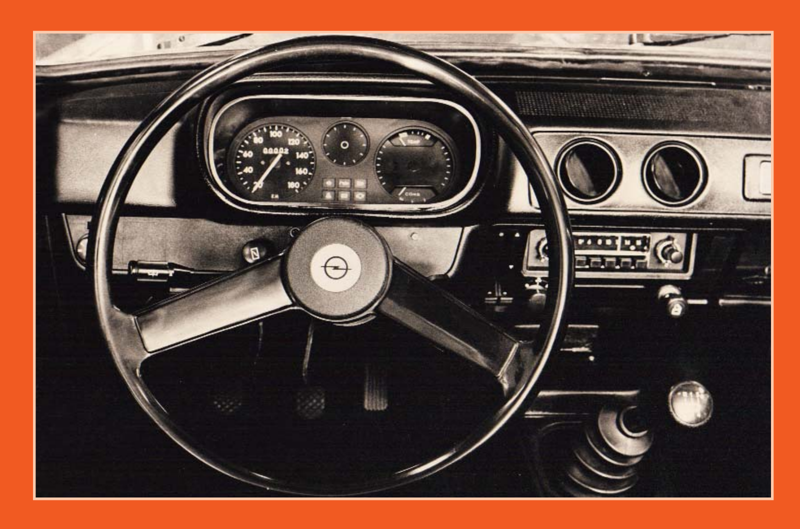
de “americanizarlos”. Como era habitual en esos años, y hasta los ´90 incluidos, la carrocería correspondía a una versión sedán de dos puertas y su equipamiento se ofrecía en versiones Standard y SL.

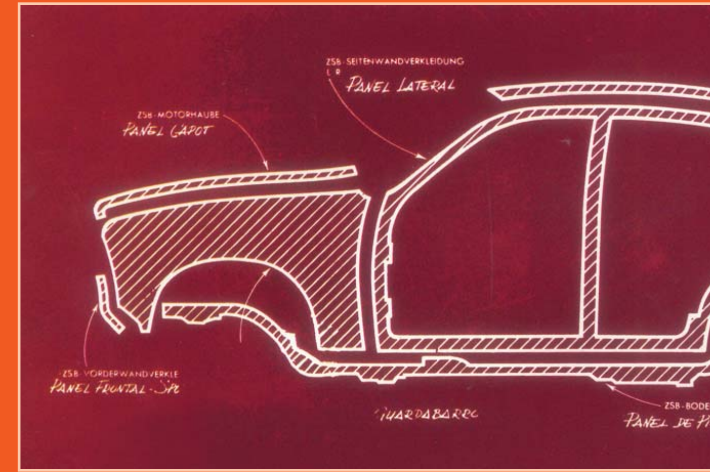
El lanzamiento en tierras cariocas no pudo ser mejor recibido y en pocos meses sus cualidades fueron reconocidas por la prensa escrita a través de una compleja encuesta, con participación de los usuarios, realizada por periodistas de la revista “Auto Esporte”, quienes le otorgaron el título de “Carro do Ano” en 1973, aventajando al Brasilia de VW, al Maverick de Ford y al Dodge 1800 de Chrysler, todos modelos aparecidos ese mismo año.

En Alemania fueron presentadas cuatro versiones de carrocería: sedán de dos y cuatro puertas, coupé y rural, con motorizaciones de 1,0 y 1,2 litros. A pesar de aprovechar al máximo cada milímetro de la carrocería, el amplio espacio disponible para el vano motor, era una evidencia clara de que se había tenido en cuenta, desde un comienzo, la adopción de distintas opciones para el propulsor según los países donde fuese producido.

Las líneas de su carrocería proyectadas en el centro de diseño de Russenheim, determinaron un agradable dibujo de trazos suaves y fluidos, con una cintura relativamente baja para la época y una gran superficie vidriada que sumada a los finos parantes otorgaba una amplia visión panorámica. Teniendo en cuenta que se trataba de un auto económico en su país de origen, los estudios aerodinámicos efectuados en el túnel del viento tuvieron como finalidad lograr reducir al mínimo el consumo de combustible. El resultado fue un lateral con vidrios acentuadamente curvos que sin penalizar la habitabilidad, contribuía a reducir la sensibilidad a los vientos laterales. Otro factor que mejoraba la estabilidad de marcha en línea recta era el exclusivo deflector aerodinámico delantero que neutralizaba la acción de vientos fuertes laterales y cruzados. Esta pieza incorporaba una pequeña apertura por debajo del paragolpes para la refrigeración del motor y las luces de giro en cada extremo.

El diseño de la carrocería había contemplado una serie de consideraciones en materia de seguridad pasiva y robustez estructural. Fueron aplicados parámetros de seguridad obtenidos en la investigación de accidentes y choques controlados en laboratorio. Una novedad absoluta fue la



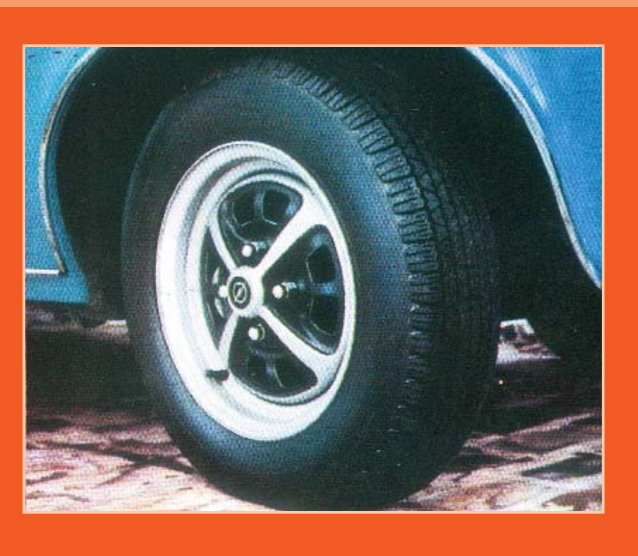


ubicación del tanque de combustible de 45 litros, dispuesto en forma inclinada detrás y en paralelo al respaldo de los asientos traseros. Esta solución reducía los riesgos en caso de colisión y de perforaciones por algún objeto suelto en la vía pública y al mismo tiempo aumentaba la capacidad de carga del baúl que llegaba a 533 dm3. Curiosamente, determinó una original ubicación de su boca de acceso que se escamoteaba detrás de la rejilla de ventilación del parante trasero derecho.
En la construcción de la carrocería se previó el estampado de piezas de gran superficie que permitieran obtener de una sola chapa de acero todo el piso o todo un lateral y minimizar las operaciones de soldadura, para eso la empresa debió instalar las prensas más grandes de su tipo.

En Argentina

La presentación en Argentina llegaría un año y medio más tarde que en Brasil y pocos meses antes que en Estados Unidos, donde también se lo conoció como Chevette.
Los estudios de factibilidad para producir un auto de sus características se remontaban a 1961, cuando fue determinado que no era el mejor momento. La idea "durmió" diez años y recién al comenzar la década siguiente fue retomada, cuando las características del mercado argentino habían cambiado notablemente y aconsejaban "despertarla". El proyecto quedó a cargo de los Ingenieros Eduardo Jorge Wessel, gerente de Ingeniería de Producto y Adolfo Tarelli, gerente del Proyecto Opel. En el segundo semestre de 1972 se inició la construcción de los primeros prototipos que fueron sometidos a estrictas pruebas de control y de eficiencia. En los primeros seis meses los motores fueron ensayados por más de 200 horas en el banco de prueba y los vehículos recorrieron más de 1.500 kilómetros por mes por caminos de montaña, sometidos a exigentes pruebas con el fin de poder adaptarlos a las condiciones locales. En estos ensayos recorrieron más de 60.000 kilómetros antes de finalizar las pruebas de eficiencia. A mediados de junio de 1974 algunos prototipos, levemente modificados en la parrilla y ópticas delanteras y con un curioso postizo detrás del tercer parante, fueron sorprendidos por algunos medios en la precordillera mendocina en plena fase final de experimentación y ajuste.





Tablero simple y funcional de la primera versión (Izquierda). En el diseño de la carrocería se previó el estampado de paneles grandes para reducir los procesos de soldadura (Centro). Las llantas correspondian al modelo coupé de la versión alemana (Derecha).

El auto argentino introdujo importantes cambios en relación a los modelos alemán y brasileño. Para nuestro medio se optó por una carrocería sedán de cuatro puertas acorde a las preferencias del público local.
El frontal presentaba faros cuadrados (eran redondos en el Chevette) y los finos paragolpes incluían unas delgadas defensas verticales de caucho, ausentes en el modelo alemán. Mientras en Alemania el auto se presentaba despojado de adornos, la versión argentina ostentaba más cromados y ornamentaciones que si bien no lo transformaban en un auto de lujo, buscaban justificar su mayor precio relativo. Las llantas caladas bitonales se correspondían con la versión coupé de la línea alemana.
Pero la gran novedad del Opel argentino estuvo en su motorización. A fin de no excederse en el reducido porcentaje de piezas importadas que podían emplearse (algunos paneles de la carrocería eran importados), el motor debía ser obligatoriamente nacional. GMA no disponía de un motor de cuatro cilindros y de menos de dos litros de capacidad cúbica, descartada la posibilidad de importarlo, debía desarrollarse uno especialmente y aprovechando al máximo el herramental disponible de la Planta de Motores de San Martín. La solución que propuso Ingeniería fue acortar a cuatro cilindros el motor de 194 pulgadas y seis cilindros del Chevrolet Special y llevarlo a una cilindrada muy inferior. De esta manera, nació el motor Chevrolet 110 (1796,8 cm3) de 86 HP (SAE), 8,2:1 de relación de compresión, cigüeñal apoyado en cinco bancadas y carburador Zenith ascendente de una sola boca. Del viejo motor se mantuvieron algunas piezas del sistema de distribución, mientras que se desarrolló una tapa de válvulas totalmente nueva. Así las prestaciones del Opel alcanzaban los 145 km/hora.
Esta hibrida solución con motor norteamericano y carrocería europea, ya registraba antecedentes en nuestra industria y fue uno de los problemas de gestación que arrastró el Opel argentino en sus cortos cuatro años de vida. La adopción de este pesado propulsor de fundición de hierro, obligó a reforzar la estructura delantera de la carrocería y rediseñar el tren delantero con el consiguiente y negativo aumento de peso que repercutía en las prestaciones y en el consumo. La solución mas apropiada hubiese sido, tal vez, equiparlo con el motor del Chevette de 1,4 litros (1.398 cm3) y 68 CV, un propulsor de fundición de hierro con válvulas a la cabeza accionadas por correa dentada, el primero de este tipo en Brasil.
Posiblemente inspirados por la mayor influencia en Argentina de la cultura europea por sobre la norteamericana, la gente de marketing de GMA decidió que su denominación en nuestro medio mantuviese el nombre de origen, donde la letra “K” hacía referencia a Kadett y 180 a la cilindrada de su motor de casi 1800 cm3.
Con una carrocería de 4.125 mm. de largo, 2.395 mm. de distancia entre ejes, ancho de 1.570 mm. y alto de 1.324 mm., se ubicaba por sus dimensiones y motorización a mitad de camino entre el Dodge 1500 y el Ford Taunus y muy cerca del Fiat 125.
El interior contaba con dos cómodas butacas delanteras reclinables, anatómicas y ajustables con cinco posiciones a la necesidad del conductor. Eran de tipo “All Foam”, es decir todo espuma sin resortes, fabricadas con el entonces novedoso sis-

Opinión. Por Jorge Ferreyra Basso



El Opel K 180 fue una mala experiencia para la empresa. Para abaratar costos en su desarrollo se utilizaron partes del Chevrolet 400 como el motor y el eje trasero. Para que la carrocería pudiese soportar el peso de estos componentes había que reforzarla, por lo tanto lo que hacíamos era agregarle kilos a un auto liviano. En Alemania se usaban motorizaciones de 1.000 a 1.200 cm3, otra transmisión, era mucho más ágil y liviano, pero ese desarrollo en Argentina costaba una fortuna y no podíamos hacerlo. En ese momento no se podía traer el motor del exterior, por ejemplo el que usaba el Chevette de Brasil, porque nos excedíamos del porcentaje de piezas importadas que permitía la ley. Ya importábamos la carrocería de Alemania, por lo tanto el resto del contenido tenía que ser nacional. El auto, si bien era potente, no era económico y eso lo hacía poco competitivo, realmente se lo fabricaba a pérdida.
Yo rediseñé todo el panel de instrumentos y los asientos que cuando viajé a Alemania los llevé especialmente para hacer una presentación. Con los cambios que hicimos habíamos logrado aumentar el espacio para los pasajeros del asiento trasero aplicando una estructura de caño nueva mucho más delgada que la original alemana que tenía los laterales de chapa, con lo cual logramos reducir el espesor sin perder confort. Los alemanes por supuesto quedaron admirados con el rebusque argentino, pero obviamente el diseño de ellos era mas evolucionado y lo usaban también en los Opel mas grandes como el Ascona.

tema de vaciado en espuma de poliuretano. Toda una innovación que recién fue incorporada en el modelo alemán en 1976. El tablero era muy simple pero de fácil lectura, con velocímetro de aguja, termómetro de temperatura de motor y nivel de combustible, complementado por luces testigos agrupadas, fácilmente visibles a través del volante plástico de dos rayos. La ausencia de ventiletes en las ventanillas delanteras obligaba a disponer de un buen sistema de ventilación forzada, con bocas en el centro del panel de instrumentos y salida de renovación de aire a través de una grilla sobre el parante trasero izquierdo.
Desde el punto de vista mecánico, el mediano de GMA presentaba un esquema convencional en cuanto a transmisiones y suspensiones. La suspensión era auto lubricada, la delantera de tipo independiente a paralelogramo deformable, complementada con resortes y amortiguadores hidráulicos de doble acción telescópicos. El esquema trasero estaba constituido por un eje rígido, un brazo reactor por cada lado, barra Panhard, resortes y amortiguadores hidráulicos de doble acción telescópicos. Ambos ejes contaban con barra estabilizadora.

La caja de velocidades era de cuatro marchas hacia adelante, totalmente sincronizadas, derivadas del Opel Manta. La transmisión era trasera con cardán partido vinculado al eje por medio de de una simple cruceta.

Para compensar el mayor peso y no perder capacidad de frenado, fueron adoptados los frenos del Manta, un auto un poco más grande. El sistema era hidráulico y de potencia, a disco adelante y a tambor atrás. El de mano accionaba sobre las ruedas traseras.

Las versiones.

El Opel K 180 fue ofrecido originalmente en una sola versión. Según los responsables de comercialización, esta decisión se justificaba en que se trataba de "…un sedán mediano con rasgos deportivos para quienes piensan en un auto familiar y económico, lo que significa en nuestro medio colmar el ideal de mucha gente".

Sin embargo, este razonamiento debió ceder a la realidad y frente a la creciente competencia de su segmento, hubo que dar respuesta ofreciendo en particular alternativas más lujosas y deportivas. Ambas llegaron tardíamente en 1977. El equipo de Styling (todavía no se hablaba de diseño), liderado por Jorge Ferreyra Basso, desarrolló las nuevas versiones LX y Rally.

La versión con Equipo LX (Luxus) ofrecía una opción más lujosa con nuevos y exclusivos colores en la carrocería, acompañados de una fina banda decorativa longitudinal. El interior incluía un nuevo volante acolchado de cuatro rayos, butacas más mullidas reclinables en 12 posiciones, con bolsillos en los respaldos y tapizadas con nuevas telas vinílicas de textura de cuero y colores de tonos cálidos que armonizaban con los de la alfombra de tipo bouclé. Los paneles de puertas incluían nuevos apoyabrazos en ángulo, más largos y funcionales. El panel de instrumentos incorporaba con el tacómetro un toque deportivo y en el centro del tablero se extendía una consola central con espacio disponible para instalar un equipo pasa-cassette, no disponible siquiera como opcional. Otros rasgos distinguidos eran la palanca de cambios forrada en cuero y la nueva pedalera más ancha con detalles cromados. El equipamiento incluía cinturones de seguridad, cubiertas radiales y parlantes traseros y delanteros con perilla reguladora.

El Rally, en cambio, buscaba dotarlo de un aire más deportivo y juvenil. Inspirado en el éxito que había tenido la cirugía estética aplicada en la Chevy Serie 2, se trabajó en la ornamentación exterior con franjas decorativas longitudinales, eliminación de cromados y su reemplazo por negro mate, una tendencia muy en boga a mediados de los ´70. Una franja longitudinal negra con la palabra "Rally" incluida, vinculaba visualmente ambos paragolpes, matizados también en negro mate. La misma palabra y tipografía remataba el centro de la cola, donde se había eliminado la terminación en negro mate con marco cromado del modelo original, para mantener el color del resto de la carrocería.

En el lateral, el contraste visual lo imprimían las llantas plateadas sobre las que se montaban nuevas cubiertas radiales de 13". Como equipamiento adicional, se incorporaron faros auxiliares de iodo en el frontal por debajo de la línea del paragolpes. Uno

con rayado vertical que ampliaba el ángulo de iluminación y el otro con lente lisa, que concentraba el haz de luz y aumentaba el alcance lumínico. Como no podía ser de otra manera y coherente con el resto del diseño, la parrilla se presentaba en terminación negro mate y hasta el logo Opel, ubicado en el centro del remate del capot, respondía al mismo criterio.

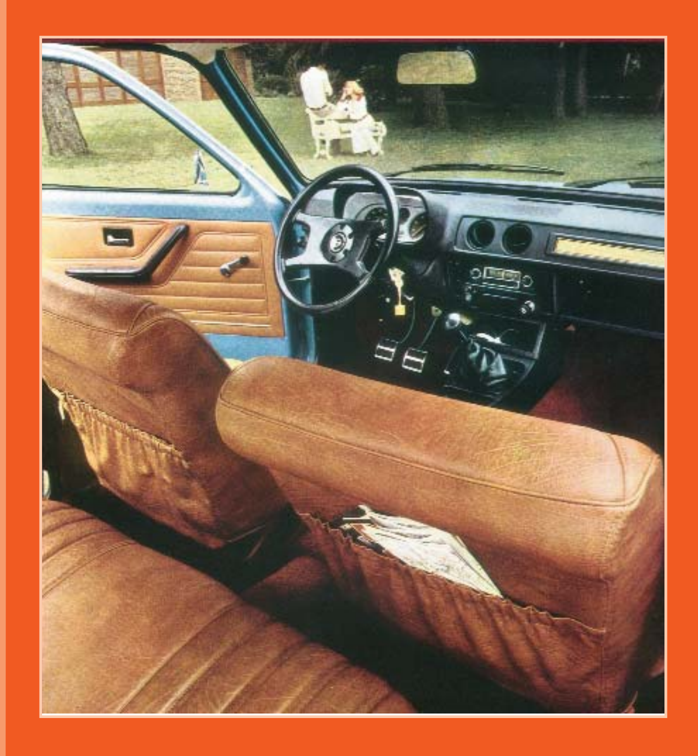
En el panel de instrumentos se incorporó un tacómetro en el cuadrante derecho que obligó a reagrupar las luces testigos y los medidores de combustible y temperatura, que fueron reubicados en el centro.

En ambas versiones se mantuvo la misma motorización, por lo tanto, la única mejora la aportó la adopción de las cubiertas radiales que otorgaban mayor agarre.

El lanzamiento de estos nuevos modelos contribuyó a que la prensa especializada, agrupada en APICA, le otorgase el título de Auto del Año 1977.

Sin embargo y a pesar de este mérito, la suerte del Opel K 180 no podía escapar a la de la sucursal argentina de General Motors, que ingresó en una etapa de creciente inestabilidad financiera y de capital de trabajo, que traducida en millonarias perdidas, llevaron a su cierre a fines de 1978. Con esta decisión, luego de producirse 23.009 unidades, la fabricación del Opel K 180 llegó a su fin.

La versión argentina, con cuatro puertas, tuvo una sobrevida en Brasil donde comenzó a producirse a partir de 1979 con poco suceso local, pero con buena aceptación en los mercados de exportación. Curiosamente, retornaría al país con la apertura importadora de los ´90 a través de un acuerdo comercial con Renault, para ser comercializada como GMC Chevette. ⌘



Tablero con tacometro, butacas mullidas, cinturones combinados y pedalera antideslizaznte, en en interiors del "Equipo LX"



Destinada a un público joven, el Rally se convirtió en la versión deportiva



Tres cuartos traseros del LX

La Relación de Compresión

Mucho se habla de la relación de compresión y de hecho, es un factor clave en la potenciación de motores. Siempre que se quiera obtener un mayor rendimiento del propulsor será necesario manipularla hasta los límites y con la mayor precisión posible.

Históricamente ha existido la firme idea que si elevamos el índice de compresión aumentará el rendimiento del motor, lo cual es real en parte. Es decir, si el pistón comprime más la mezcla de aire-combustible, mayor será la eficiencia de la combustión, pero también mayor será la resistencia mecánica de ese motor, y lo que es peor aun, corremos el riesgo que por la alta presión y las grandes temperaturas generadas dentro de la cámara de combustión, provoque la auto inflamación, comúnmente llamada "Autoencendido" o "Pistoneo". Por otro lado, la relación de compresión debe ser lo mas "Uniforme" posible entre todos los cilindros, caso contrario esto provocará un desequilibrio que lógicamente será contraproducente para

el rendimiento del motor.
Para ser lo más claros posibles con este tema, hemos decidido mostrarles una experiencia práctica, sobre un Motor Ford 221, que esta preparado para competencias de la categoría TC Bonaerense de la Clase Light.

A continuación encontraran desarrollado el proceso paso a paso:

Para comenzar tomaremos una serie de medidas, como por ejemplo:
- Diámetro de cilindro.
- Carrera del pistón.
- Afloramiento del pistón respecto al block de cilindros.
- Diámetro de la junta de la tapa de cilindros.
- Espesor de la junta de la tapa de cilindros.
- Volumen de la cámara de combustión en la tapa.

Con todos estos parámetros es posible calcular exactamente la relación de compresión, despreciando las fugas por estanqueidad entre los aros del pistón y las paredes del cilindro.

Diámetro del cilindro

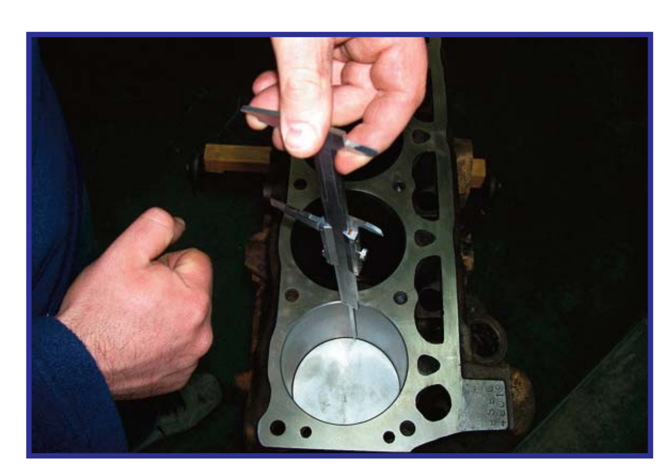
Para realizar esta medición nos ayudaremos de un calibre (o Pie de Rey), con el cual mediante las caras de medición de interior podríamos, obtener el diámetro del cilindro, tal como lo muestra la imagen siguiente.



Diámetro 94,4 mm

Carrera del pistón

Se entiende por carrera del pistón, a la distancia que existe entre el PMI y el PMS; de igual manera que para el caso anterior, nos ayudaremos con un calibre, pero en esta oportunidad utilizaremos la cara de medición de profundidad.



Carrera 86,7 mm

Afloramiento del pistón respecto del block de cilindros

Ahora es necesario medir la distancia en que se encuentra la cabeza del pistón

cuando éste está en PMS, respecto al plano del block. En este caso, nos ayudaremos con un reloj comparador junto su base magnética. Primero con el reloj comparador encontraremos con exactitud el PMS, y luego mediremos la diferencia entre el plano del block y la cabeza del pistón, con la ayuda de un calibre de profundidad, tal como se ve en la imagen.
En este motor y para este caso en particular, la medida se obtuvo en 75 décimas (0,75 mm) mas bajo el pistón respecto al plano del block.



Afloramiento 0,75 mm

Volumen de la cámara de combustión en la tapa

Este volumen es totalmente irregular, por la arquitectura de la tapa de cilindros. Para lograr realizar la medida de este volumen necesitaríamos valernos de una probeta milimetrada. En nuestro caso utilizamos una probeta cuya graduación esta marcada en mililitros (ml) alcanzando los 100 ml. Pero esto no nos debería alarmar ya que 1 ml es igual a 1 cm3.



Pero todavía necesitamos delimitar la cámara de combustión perfectamente, para lo cual nos ayudaremos con una mascara de acrílico, provista de un pequeño agujero por donde llenar el líquido de la probeta según se muestra en la imagen siguiente.



Volumen de la Camara 66,00 cm3

Ahora estamos en condiciones de vertir, mediante un procedimiento muy cauteloso, el liquido de la probeta dentro de la cámara de combustión a través del orificio de la mascara de acrílico, tal como se ve en la foto siguiente.



Para cuando haya quedado completamente llena la cavidad de la cámara de combustión en la tapa, estamos en condiciones de medir en la probeta milimetrada, la cantidad de líquido que ingresó, obteniendo así el volumen, que para este caso es de 66 ml, es decir 66 cm3.

Medidas de la junta de la tapa



Diámetro 96,00 mm

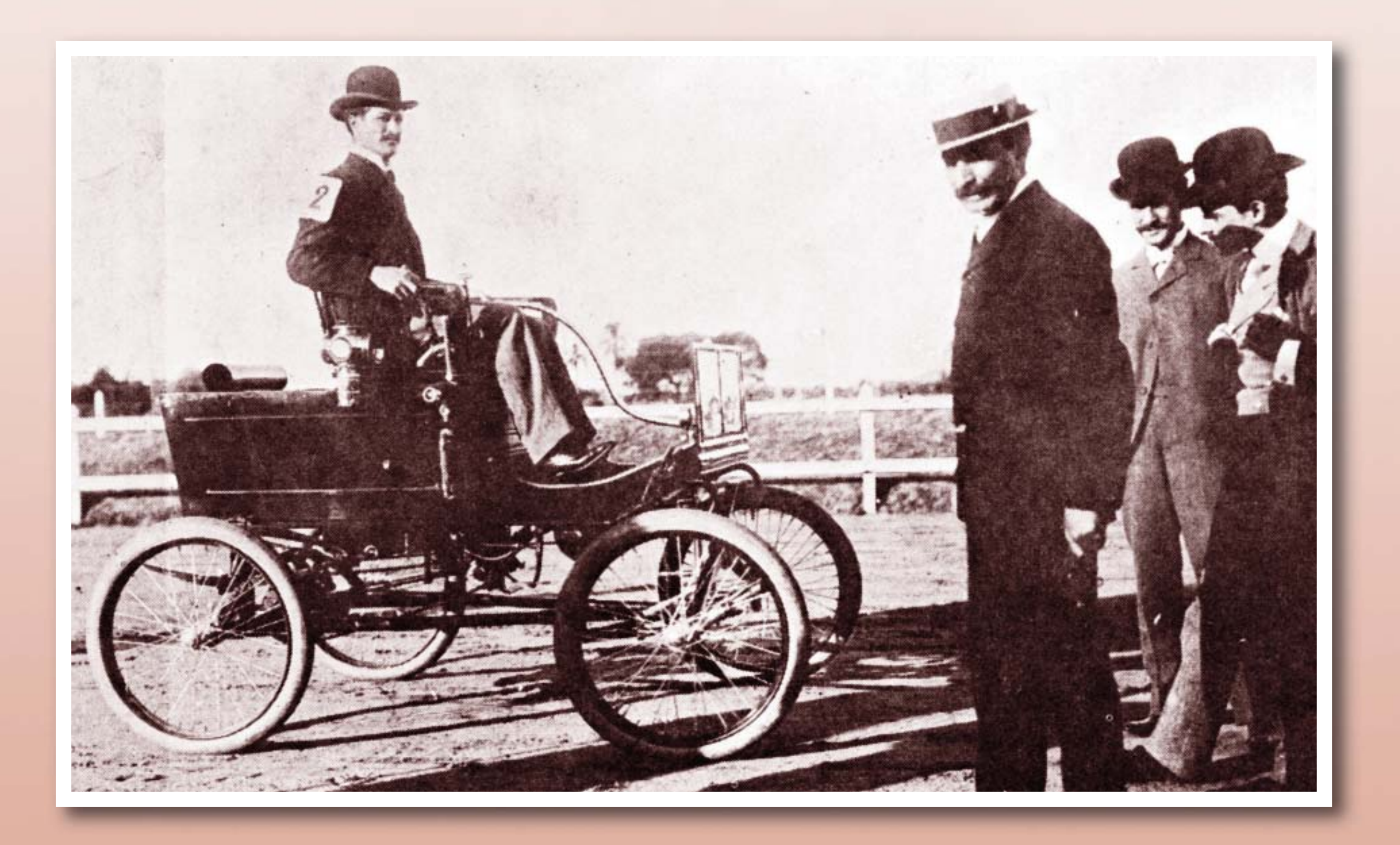
Ahora utilizando también un calibre, tomaremos las medidas de espesor y diámetro de la boca de cilindros de la junta de la tapa de cilindros.



Espesor 1,2 mm

Hasta el momento hemos recabado toda la información, de este motor. Como bien se observó, es necesario ser muy cuidadosos con el manejo de los datos y observar bien el pasaje de unidades, para no cometer errores, que nos llevarían a resultados incorrectos.
En el próximo número desarrollaremos la segunda parte, donde mostraremos el procedimiento necesario para realizar los cálculos matemáticos y obtener así el índice de relación de compresión de este motor. ⌘

Vapores son amores



Aunque en los primeros años del siglo XX los automóviles de vapor aventajaban en prestaciones a los de combustión interna batiendo récords de velocidad y de trepadas, la demoledora evolución de estos últimos durante los años veinte, dejó a los humeantes vapores tempranamente en la banquina de la historia.

Hace pocos meses se cumplieron 110 años de la primera carrera de automóviles (vehículos sin caballos) realizada en el país. Ocurrió el 16 de noviembre de 1901 en un hipódromo que hasta hoy los expertos discuten si fue el de Núñez (hoy Barrio River) o el de Belgrano (actual Hipódromo Nacional sobre la avenida Libertador).

El parque automotor podía contarse con los dedos de ambas manos, y los coches eran a petróleo y pistón, eléctricos o a vapor de agua (también a émbolo), estos últimos de dos marcas norteamericanas: Rochester y Locomobile.

La primera de las competencias por la pista de arena fue ganada por Juan Cassoulet con Rochester, y en la segunda se impuso Marcelo Torcuato de Alvear con Locomobile delante de Aarón de Anchorena con un Panhard naftero.

Los coches de vapor desaparecieron luego de las calles porteñas. Los eléctricos siguieron por un tiempo más, en especial los utilizaba una compañía de taxímetros en la subida de Maipú al lado de donde hoy se levanta el edificio ex Pirelli.

En tiempos en que todas las empresas buscan soluciones para una mejor y más eficiente propulsión del automóvil, el vehículo a vapor se perfila como una opción interesante. Tiene baja emisión de monóxido y de óxidos de nitrógeno.

En nuestro medio, John Hampton recuperó partes de un Rochester que tal vez sea el mismo usado por Cassoulet hace más de un siglo. Una reconstrucción muy bien lograda que se puede más que ver, admirar, en exposiciones y competencias de autos veteranos.

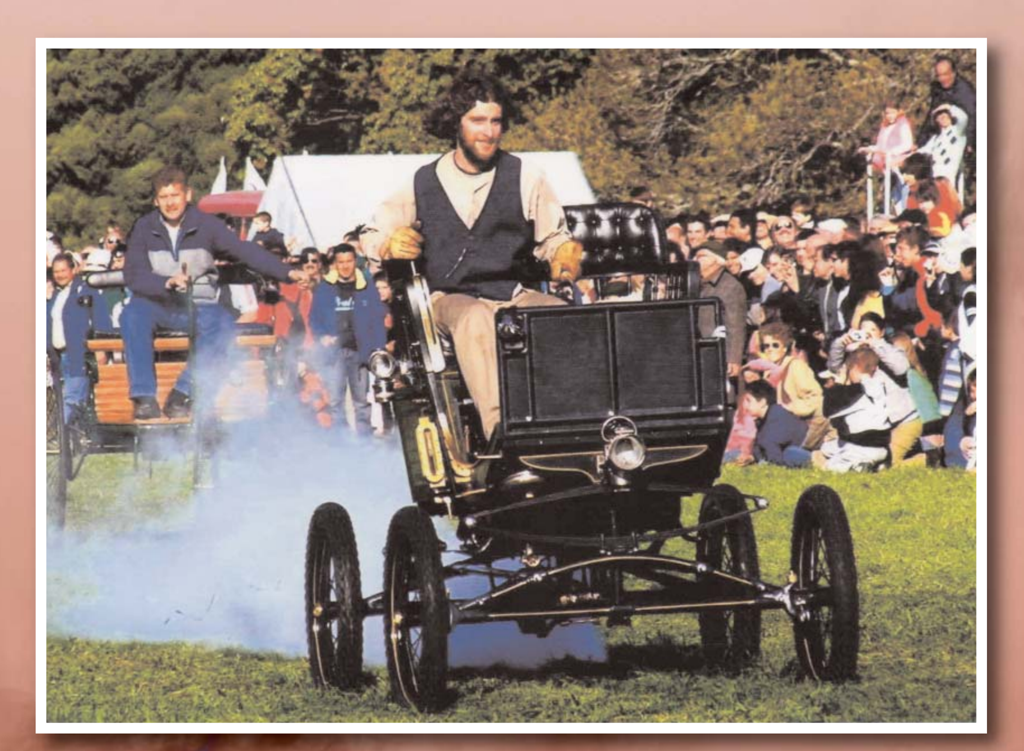
Existieron, en particular en Estados Unidos, Inglaterra y Francia, numerosas fábricas que manufacturaban autos a vapor aparte de los ya mencionados Locomobile y Rochester. Así por caso Stanley, White, Detroit Steam, Paxton Phoenix, Doble, o De Dion-Bouton en Francia. El récord mundial actual de velocidad para coches a vapor pertenece desde 2009 a un equipo inglés con 243 Km. /h.

Que en la década de los años 20 hayan dejado de fabricarse los automóviles a vapor (siguieron habiendo camiones, como los Centinel usados a mediados del siglo pasado en Río Turbio) se debió a que los usuarios, cada vez más impacientes y apurados por aquello de que time is money, ya no



Luis Cassoulet a bordo de su Rochester en la competencia de 1901, donde ganó.
El dueño del vehículo era Dalmiro Varela Castex, con rancho, a la derecha. (Foto izquierda). La cigarrera que perteneciera a Luis Cassoulet (Foto derecha)

querían esperar cinco minutos -no más que esto- desde el encendido de la caldera hasta ponerse en marcha. Ya por entonces los autos a nafta tenían arranque eléctrico y permitían salir en el acto.
Y eso que tanto el motor a vapor como el eléctrico tenía y sigue ofreciendo una ventaja elemental sobre el de combustión interna, sea del tipo Otto o Diesel: desarrollan el máximo torque desde el vamos y por consiguiente le ganarían en el semáforo a cualquiera de estos.
Pero, claro, están por otro lado el consumo nada desdeñable de combustible y por sobre todo de agua.
Algunos fabricantes, como Stanley, trataron de defenderse comercialmente con agresivas campañas publicitarias en contra del motor de combustión interna, al que acusaban de ser un peligro explosivo. Poco efecto tuvieron. Frases como "Potencia correctamente generada, correctamente controlada, correctamente aplicada sobre el eje trasero", intentaron seducir a los automovilistas, que finalmente se inclinaron por el motor a explosión.
El Rochester de Hampton es un Runabout con un peso vacío de 440 kilos, máquina de vapor de dos cilindros de doble efecto con un desplazamiento útil equivalente a 964 cc y una potencia indicada de seis HP.
En una confrontación realizada hace algunos años entre el Rochester y el Benz Triciclo de Luis Gold, aquél se impuso justamente desde el vamos por su mejor pique, en medio de una densa nube de vapor. Espectacular.
Para una evocativa Recoleta – Tigre, John nos proporcionó estos datos: Para la distancia de 29,5 kilómetros empleó casi dos horas, con un promedio resultante de 15 Km. /h. El gasto de combustible era moderado con cinco litros para el trayecto (unos 17 litros por cien kilómetros), pero el consumo de agua angustiaba por lo elevado: 45 litros, algo así como 150 litros para un centenar de kilómetros. Casi una locomotora de las negras. ⌘



Pica en punta el Rochester a vapor de Hampton delante del Benz a petróleo de Luis Gold
en una confrontación en el hipódromo de San Isidro (Foto de Ernesto Ayling)

 Texto: Juan Walko

Anclados en UK

A 30 años de la gesta de Malvinas, repasamos la historia de los pilotos argentinos que corrían en Inglaterra durante la guerra.

El 2 de abril de 1982 encontró a varios pilotos argentinos compitiendo en Inglaterra con rivales que corrieron posteriormente en Formula 1 y en muchos casos hicieron historia. Inglaterra era la cuna desde donde podían dar el salto para llegar a la Formula 1 y seguir los pasos de Carlos Reutemann, retirado de la máxima unos días antes de comenzar el conflicto. Muy jóvenes, se encontraron ante una situación que nunca llegaron a imaginar, ganando carreras en un país que les había declarado la guerra al suyo.

Enrique Mansilla

“Estaba con Nicki, mi mujer de allá, mirando un canal de música y tiraron un flash de que Argentina había invadido las Islas Malvinas”. Así recibió la noticia el corredor nacido en Parque Patricios. Enrique Mansilla era el piloto estrella en la Formula 3 Británica, corría con un Ralt RT3B/80-Toyota y alternaba con alguna carrera de la Formula 3 Europea con un Ralt RT3/82-Toyota del equipo Mc Laren. Era su tercer año en Inglaterra donde había salido campeón en 1981 de la Fórmula Ford 1600 con un Van Diemen RF81, ganándole carreras a una joven promesa brasileña llamada Ayrton Senna Da Silva.

“No viví la guerra ni desde la bronca, ni desde la tristeza, ni desde la indiferencia. La viví desde la realidad. Imaginate la situación, yo me informaba con los medios de allá, que decían la verdad, no como los chantas de acá. El gobierno británico decidió ponerme dos policías militares para que el hecho de ser argentino y reconocido públicamente no me pusiera en riesgo”. Así hablaba el argentino que había llegado a Europa después de ganar el concurso 43/70 en la Escuela de Pilotos de Jorge Omar del Río en 1978.

“Cuando llegaba a la pista era otra cosa, porque a pesar de todo, había que ganar igual. Me habían advertido que no me convenía subir al podio, pero cuando gané subí igual, dos segundos, pero subí. Llegué a ver los

mástiles de la entrada con banderas de todas las nacionalidades, y había uno vacío, el de la bandera argentina". Mansilla subió al podio en varias ocasiones durante el conflicto, fue 2º en Snettertton en mayo, 2º en Cadwell Park en junio, pero el mas importante fue el 13 de junio en el European Trophy en Silverstone, que reunía a todos los autos de esas categorías del continente, donde terminó 2º detrás de Emanuelle Pirro.

"Me vine a Argentina para volver a negociar los sponsors. Me quedé con uno solo y tuve que gestionar un subsidio de 25.000 dólares. El tema es que sin sponsors el auto iba a quedar aburrido, así que por nacionalismo, o de puro jodido que soy, le pinté en el costado: "Visite Argentina, mi país"; y también me puse en el cuello y en la cintura del traje, dos letreros que decían: "Compre Argentina, compre calidad". Fue mi manera de decirles "Fuck you" a todos los ingleses "

Mansilla perdió el título en la última carrera, por apenas dos puntos (101 a 99) a manos del irlandés Tommy Byrne. Benamo acabó en la 12ª posición. En ese campeonato, terminó 4º Martín Brundle y 5º Roberto Moreno. Gracias a ese torneo, a fin de ese año realizó un test con el F1 Mc Laren MP4 en Silverstone. Al año siguiente, continuó en la F2 donde no tuvo buenos resultados. En el año 1985 se fue a correr a los Estados Unidos en el Indy Car con un March 85C y un Lola 900 T, donde el 4 de agosto se clasificó 9º en Road América, su mejor ubicación en una carrera. Actualmente, reside en Lanús y promociona a pilotos en el extranjero.

Enrique Benamo

Este piloto de Bahía Blanca corrió durante 1982 el Campeonato de Fórmula 3 Británica con un Ralt RTC37/81 y 8 carreras en el Campeonato Europeo de Formula 3.

"Cuando estalló el conflicto, Su Majestad me colocó dos policías militares en la puerta de mi casa, igual que a Carlitos Argüelles. Yo tenía unos casetes de Luis Landriscina y los ponía al mango, con los parlantes orientados hacia los PM. Un día, en plena guerra, uno de ellos insultó a mi novia inglesa, diciéndole cómo podía andar acostándose con un "Argie". Cuando me enteré, fuí y lo casé del cogote, pero lo dejé rápido dado que eso bien podría ser una cama para tener excusas para deportarme y expulsarme de las pistas. Como ven, con la rama femenina de Gran Bretaña, los argentinos no teníamos ningún problema, ni siquiera durante la Guerra." Afirmaba este piloto que dio el salto de la Mecánica Argentina Formula 2 a Europa. *"Lamentablemente, era obvio que nuestras carreras como pilotos internacionales eran casi destrozadas por esa guerra que nos puso fuera del mundo".*

Durante 1982 la mejor actuación fue en la Fórmula 3 Europea con un Ralt RT3-Toyota donde el 3 de octubre de 1982 logró un 3º puesto en la carrera de Kassel finalizando delante de Gerhard Berger. El piloto Bahiense retorno al país en 1984.

Oscar Larrauri

Venía de ganar en Mugello y Nürburgring durante el mes de marzo. Su pico de excelencia deportiva coincidió con el comienzo de la Guerra de las Malvinas. Ese 2 de abril en Donington Park, Inglaterra, asomaba y se quedaba con la pole en el Campeonato Europeo de Fórmula 3 y terminaba segundo en la carrera, detrás de un auto del equipo de Eddie Jordan. Con un chasis Euroracing

del equipo de los hermanos Pavanello, impulsado por un motor Alfa Romeo, los ingleses no querían dejarlo entrar a su país a competir. En la pista, Poppy dominaba a sus rivales, fuera de ella sentía la hostilidad y el aislamiento. El 18 de abril ganó en el circuito belga de Zolder, después Monza en junio, Pergussa en julio y Knutstorp en agosto. Pero la que mas dolor le provocó fue la del 4 de junio de 1982 cuando ganó en Zandvoort, Holanda, un pedazo de Inglaterra en el continente, tocaron el himno italiano, no el argentino. Viajó esa misma tarde a Milán, donde vivía, pero terminó celebrando solo en una pizzería. El piloto de Granadero Baigorria doblegó a su compañero de equipo Emanuele Pirro por 91 puntos a 62 en el campeonato, logrando siete victorias en las quince carreras del certamen. En ese torneo europeo de 1982, los argentinos Enrique Benamo y Enrique Mansilla terminaron en la 13ª posición, porque en realidad se estaban dedicando a correr el torneo británico de la disciplina. Lamentablemente, el título no le sirvió para dar el salto a la Fórmula 1. Como los equipos dominantes eran ingleses, fue imposible que este buen piloto consiguiera una butaca para seguir su carrera. Llegó a la F1 cinco años después, cuando los Pavanello se asociaron con el magnate suizo Walter Brun para crear la escuadra EuroBrun.

Víctor Rosso

Competía con un Van Diemen RF82 en la Formula Ford 2000 Inglesa cuando estalló el conflicto del Atlántico Sur. Su principal rival ese año fue Ayrton Senna Da Silva. Durante 1982 hizo 4 poles (dos en Mallory Park y dos en Brands Hatch) y ganó una carrera, de las pocas que no ganó el paulista, el 12 de septiembre en Mallory Park.
Hasta 1992 estuvo corriendo autos de Fórmula en Europa y Japón donde enfrentó a Michael Shumacher. Actualmente es directivo de un equipo de TC 2000.

Carlos Argüelles

A este piloto también le pusieron custodia durante el conflicto. Era un mecánico argentino que a mediados de los años 70 trabajaba para Ferrari en California y entre otras cosas atendía la 308 GTB4 1977 de Paul Newman. Durante 1982 probó suerte en Inglaterra como piloto, corriendo sólo 3 carreras con un Anson SA3C- Toyota en el Campeonato de la Fórmula 3 Británica. Actualmente reside en Paris y se dedica a la restauración de autos clásicos.⌘



Foto tomada en Inglaterra en 1982. De Izquierda a derecha, arriba: Enrique Mansilla, Enrique Benamo, Carlos Argüelles. Abajo: Víctor Rosso y Enrique Larrauri.


UEL 586

Texto: Gustavo Feder / Fotos: Adrián Vernazza - Freddy Pereyra



Un Clásico Argentino

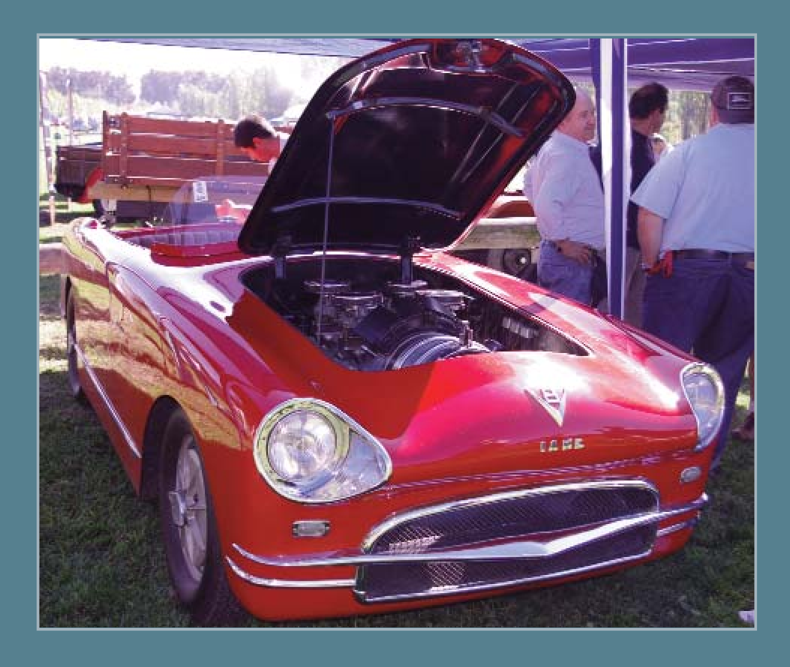
Los autos históricos argentinos volvieron a vivir su fiesta en Expo Auto Argenino 2012, la muestra organizada por Autohistoria, Coche Argentino y el Rotary Club de Francisco Álvarez, Partido de Moreno.

El último domingo del verano se presentó implacable para despedirse sin piedad sobre el predio del Club de Campo La Tradición, en el oeste del Gran Buenos Aires. Desafiando al agobiante clima, mas de 21 clubes y decenas de particulares se acercaron para reunir un mas que variado parque de 200 vehículos entre autos y motos que representaron seis décadas de producción nacional.

En esta edición se rindió un merecido homenaje al Rastrojero, un icono de nuestra industria automotriz, próximo a cumplir 60 años de su presentación.

El auto insignia de la muestra fue el Justicialista Gran Sport V8, pieza única de 1954, que los organizadores exhibieron orgullosos en un destacado lugar. Dos Justicialistas Sport, dos Rastrojeros y una chatita Institec, propiedad del Museo del Automóvil de Buenos Aires, completaron la representación de la empresa estatal IAME.

Como en las ediciones anteriores, el público tuvo oportunidad de participar en la elección del mejor auto, esta vez una coupe Isard 400 de 1961, fue el preferido en las





Arriba, el Justicialista Gran Sport V8, el auto insignia de la muestra, al lado un Rastrojero 1953, propiedad de uno de los organizadores, en pleno proceso de restauración. A la derecha un colectivo Chevrolet de 1942. Los Antique, una genialidad de Pedro Campo y a la derecha un colorido grupo de Siambretas.





urnas. También los propios expositores pudieron expresarse y la voluntad mayoritaria premió a un Citroën 3CV de 1973.
Entre las novedades y atractivos se destacó la realización del Concurso de Estado fiscalizado por jueces de la Federación Argentina de Clubes de Automóviles Históricos (FACAH), una excelente manera de incentivar a clubes y propietarios para mantener y restaurar sus vehículos respetando fielmente su estado original.
Por primera vez, se dispuso de un amplio sector de Autojumble, donde publico y expositores pudieron adquirir repuestos, insignias y accesorios, además de bibliografía temática como libros, manuales, folletos y publicidades de época.





Concurso de Estado

Por primera vez se realizó el Concurso de Estado fiscalizado por jueces de la Federación Argentina de Clubes de Automóviles Históricos (FACAH), entre la docena de autos participantes de tres categorías, estos fueron los ganadores:



Categoría E: Siam Di Tella 1500 1960



Categoría F: Isard coupé 400 1961



Categoria G: Citroën AZAM 28 1971

El apoyo de los organizadores a la producción y proyectos contemporáneos, se vio reflejado con la presencia del Rod On, proyecto de auto eléctrico de la empresa del Arquitecto Bravo, las Off Road Paneus y las replicas de Alfa Romeo Disco Volante y Porsche 550, presentados por la futura asociación que aglutinará a los constructores independientes argentinos.
Al mismo tiempo, instituciones vinculadas a la educación técnica orientada a la industria automotriz difundieron sus actividades. La Regional Pacheco de la Universidad Tecnológica Nacional, mostró al público su amplia oferta de cursos de competición y de diseño automotriz.
Como en todas las ediciones anteriores, la revista Ruedas Clásicas acompañó la exposición con un amplio stand donde podía apreciarse diferentes ediciones de su publicación.
Los nostálgicos del transporte público de pasajeros pudieron subirse a un impecablemente restaurado colectivo Chevrolet 1942 de la línea de 45, que vino para acompañar a la Asociación de Coleccionistas de boletos Capicuas.
Las artes y las ciencias, también dijeron que si a la convocatoria. Los reconocidos artistas plásticos Rafael Varela y Pablo Franchi exhibieron obras vinculadas a la temática y realizaron trabajos en vivo. Una lancha a energía solar y otros proyectos tecnológicos, mostraron la capacidad y creatividad de los alumnos de escuelas secundarias de la zona.
Expo Auto Argentino, hará una pausa hasta 2013, cuando abrirá nuevamente sus puertas a la valiosa historia de la industria automotriz argentina. ⌘





Artesania nacional: Alfa Romeo Disco Volante. Abajo, los DK se lucieron con una impecable coupé Fissore y los sedanes 1000 S.

Como siempre, el Club Dodge trajo una nutrida muestra de su producción argentina. Abajo la impactante Paneus, después del Dakar 2012.





Industria Brasileira



Un motivo de especial orgullo para la organización fue la visita de Roberto Nasser, curador del Museu Nacional do Automóvel de Brasilia, un primer paso para vincular la historia de la producción automotriz de ambos países y contribuir, desde los autos históricos, a la integración cultural regional. Un exclusivo Miura con mecanica Volkswagen, lo acompañaba en representación de la industria brasileña independiente.





Arriba. Un impecable Fiat 125 CL de 1980, la clase media potenciada. En el centro un aristocratico Ford Fairlane de 1969. Abajo, el Citroën 3CV de 1973, elegido mejor auto por el voto del público.

Cupido motorizado

¿Simple medio de transporte o elemento de seducción? Eso sí…hay cientos de miles de historias, besos, romances, peleas y reconciliaciones en el auto.

Charla entre amigos. Género masculino por un lado y género femenino por el otro. ¿Quién no fue a una fiesta alguna vez? Entre risas, burlas y tonos irónicos, ambos empiezan a sacarse los "Trapitos al sol".

Simplemente, al hombre no le agrada demasiado la idea de esperar a que la mujer se produzca. Esperar a la mujer para… para que se vista, se maquille, se peine y dé más vueltas que el caracol hasta estar lista. Conseguir una buena imagen y llamar la atención con su apariencia. Recordemos que la asociación entre mujeres y autos viene de larga data. Desde la invención de este revolucionario objeto, un objeto que es símbolo.

A las mujeres las encontramos en las competencias como promotoras y en los pósters de de los talleres mecánicos. Los hombres tratan de destacarse a través de automóviles.

Según estudios de dos universidades de E.E.U.U, Rice Houston de Texas y la de Minnesota, se concluyó que los solteros con cierto poder adquisitivo compran autos lujosos y los utilizan para seducir a las mujeres. La cifra reveló que estos especímenes "machos" a través de estas extravagancias invitan a la conquista y tienen el deseo de tener aventuras sin compromiso. Es decir, que esa atracción no está relacionada con el hecho de conseguir "el verdadero amor". En los ex-

perimentos se constató que las féminas se sentían más atraídas por un hombre que escogía comprarse un auto lujoso y llamativo, que por ese mismo hombre cuando escogía comprarse uno más normal. (uy!¿qué dice eso de nosotras?)

En cambio, (aunque a nosotras no nos parezca) hay hombres que desean tener y mantener una relación seria, es así que estos deciden comprar autos más baratos. Es decir, que para tener una pareja estable y con perspectivas de matrimonio, por lo general las féminas elegimos a estos hombres de carne y hueso que tienen autos normales, más económicos.

También hay mujeres que manejan autos poderosos, pero al parecer no se trata de una reacción similar. No utilizan al vehículo como un arma de seducción. Las mujeres gastamos el dinero pensando en otras cuestiones. Nos importan las características externas del vehículo, buscamos seguridad en cuatro ruedas. La posibilidad de un romance no está entre esas variables.

Los autores del estudio descubrieron que si bien la teoría parece ser cierta, también es cierto que pocas féminas ven la marca del auto del compañero como algo "determinante" para comprometerse en una relación a largo plazo. Ellos pueden pensar que tener algo llamativo les hace más atractivos en una relación, pero muchos hombres pueden estar emitiendo un mensaje incorrecto.

La naturaleza, sabia maestra, demuestra esta tendencia psicológica. Estos objetos de cuatro ruedas, demuestran dentro de las relaciones entre hombres y mujeres, la misma función que tienen las plumas que el pavo real macho exhibe cuando intenta atraer a una hembra para aparearse. La semejanza puede aplicarse hasta en la cuestión cromática, así como pasa con las plumas, cuanto más brillante y llamativo es el color del vehículo, más chances hay de que ese instrumento de seducción sea el elegido y mayor será la atracción que generará entre "las hembras".

También, si nos remontamos en el tiempo, los indios y sus creencias son un claro ejemplo de estas conductas. Para los indios las plumas son muy importantes. Dependiendo de la cantidad y el tamaño de las plumas, se mide el valor del guerrero. Las plumas se las tienen que ganar en enfrentamientos contra otras tribus, o por alguna hazaña heroica. Todos los indios no llevan colocadas las plumas de igual manera. Es por eso que portan las plumas, para que todo el pueblo sepa que es fuerte, poderoso, y a su vez generar así el interés de las mujeres de la tribu.

Hoy en día, los hombres del siglo XXI no llevan plumas como los indios, aún así siguen tratando de llamar la atención. En la actualidad, ellos libran una competencia a la mujer en el terreno de la belleza. Se preocupan por su aspecto físico, hacen dietas, se depilan, cuidan su piel, se hacen masajes y se fijan hasta en la ropa.

Finalmente, el auto no es un objeto más entre los objetos. Representa el dominio del hombre. Representa virilidad. Efervescente "Testosterona". A su vez otorga status. Hoy en día, cambiar de modelo de auto, aparece como uno de los símbolos de ascenso social, además de ser un simple generador de modas masivas. El escritor Eduardo Galeano dice en su ensayo: La religión del automóvil: "Dime qué coche tienes y te diré quién eres, y cuánto vales". Hay una relación indudable entre las cosas que una persona compra, en qué se gasta el dinero y en qué tipo de relación se está interesado en mantener. ⌘

Industrialización...

...o nada. Los esfuerzos del gobierno por equilibrar la balanza comercial obligaron a las automotrices a tomar medidas. Algunas redujeron sus importaciones, otras salieron a compensar como pudieron y las más grandes a fabricar localmente a fuerza de inversiones. El futuro, de todos modos, es incierto.

A pesar de los pronósticos agoreros y del previsible enfriamiento de la economía, el año comenzó a puro récord para la industria automotriz argentina. El primer trimestre arrojó cifras contundentes: según datos de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA) se patentaron 252.887 unidades lo que representa un 12.34% más que en igual período de 2011.
El líder de las ventas -como el año pasado- es un producto nacional: el Chevrolet Classic que se fabrica en la planta de GM en General Alvear, Santa Fe. En segundo lugar se ubica uno brasileño, el Volkswagen Gol, mientras que el tercer escalón lo ocupa otro producto que llega del país vecino, la Ford EcoSport.
En el top ten también abundan productos brasileños lo que demuestra que lo que se fabrica aquí se exporta y lo que más se consume, se importa. Esto grafica la importancia que tiene producir localmente y exportar.
Toyota produce localmente la Hilux, pick-up líder en ventas en Argentina desde hace varios años, (y su versión SUV denominada SW4) pero de todos modos gran parte del volumen que sale de la planta de Zárate viaja del otro lado de la frontera. Como contrapartida, la marca japonesa importa desde Brasil el Corolla, que casualmente manda en ventas el segmento de los sedanes medianos de Argentina. Sin embargo, Toyota tiene superávit y puede con lo que envía al exterior importar además otros productos japonesas como LandCruiser, Camry o RAV4.
El Grupo PSA Peugeot-Citroën, por su parte, es otro que este año revertirá su déficit al

sumar la producción en Villa Bosch del novel 308. El compromiso del grupo galo es revertir el déficit de u$s 290 millones de 2010 y convertirlo en un superávit de u$s 85 millones para este año a costa de producción y de no girar dividendos al exterior.
Volkswagen se juega todo no sólo con la fabricación local en Pacheco de la pick-up Amarok sino también con sus reconocidas transmisiones que se producen en Córdoba. Esto le da margen para importar, incluso en su línea premium como Audi.
Fiat es una de las marcas que más fuertemente está apostando: la planta cordobesa de Ferreyra trabaja a pleno y acaba de incorporar la producción del Nuevo Palio, gracias a un crédito del Fondo del Bicentenario, modelo que fundamentalmente se exportará. Con una inversión de $1.200 millones (que en parte fue destinada a la producción local de maquinaria agrícola), el grupo italiano pasará de exportar u$s 1.150 millones en 2010 a u$s 2.000 millones este año; con eso revertirá el déficit de u$s 500 millones que registró en 2010 y pasará a tener un superávit de u$s 340 millones al final de 2012.
GM, en tanto, sigue con su plan de enviar casi toda su producción de Agile a Brasil y Uruguay, mientras que reparte la demanda del Classic. Para equilibrar su balanza realizó inversiones y sustituyó importaciones por autopartes locales, un aspecto estratégico y vital para ésta y todas las terminales.
Ford también invirtió y la Nueva Ranger fue el destinatario; la nueva pick-up global del óvalo saldrá en poco tiempo más de General Pacheco y con motores argentinos, algo que no sucedía desde 1995. Pero para lograr revertir los u$s 250 millones de déficit que tuvo en 2010, la automotriz también tuvo que fomentar la radicación en las inmediaciones de su planta de cinco autopartistas nacionales. De esta forma, Ford cerraría 2012 con un superávit de u$s 90 millones, debido a que además aumentará sus exportaciones.
Honda, que fabrica en Campana el City, y Mercedes-Benz que está produciendo la nueva Sprinter lograron estar en sintonía con esta nueva política de equilibrio comercial impuesta por el gobierno.
La demanda interna sigue en ascenso y todo indica que 2012 será año récord. Un plan de industrialización que incluya a toda la cadena que integra la producción automotriz parecería ser lo más indicado si se quiere no sólo lograr que las cuentas cierren sino también fomentar el empleo y darle al país y a los consumidores vehículos de calidad que puedan ser mantenidos en el tiempo sin necesidad de hacer malabares. ⌘

Velocidad espacial

La historia del Ford Fairlane en el TC es tan efímera como increíble. Unas pocas temporadas en la folclórica categoría le bastaron para quedar en la historia como el último vehículo revolucionario, antes de su arbitraria prohibición.

En 1962 Ford Motor Argentina introdujo el Falcon dentro del mercado local y lejos estaba de imaginarse que este sedán se convertiría en un ícono de la industria automotriz nacional, debido fundamentalmente a su robustez y simplicidad mecánica. No había pasado mucho tiempo hasta que se decidió hacerlo participar en competencias automovilísticas. En 1964 debutó en Turismo Carretera y en 1966 alcanzó su primera victoria dentro de la categoría.



Pero con el Falcon la empresa no podía dar batalla en el segmento de vehículos de gran lujo, donde se destacaban el Dodge Coronado y el Rambler Ambassador. Para ello, en 1969, se presentó el Ford Fairlane en sus 3 versiones: la homónima, el 500 y el LTD. Las plantas motrices podían ser dos: un seis cilindros de 3600 cm3 y 132 hp, y un V8 de 4800 cm3 y 185 hp. Fiel a su tradición, la fábrica inició un desarrollo para promocionar el modelo en las carreras. En 1971, Heriberto Pronello comenzó a trabajar sobre un prototipo experimental que estaba equipado con el venerable motor V8 292". Este impulsor fue preparado de acuerdo con el reglamento de la época, el cual exigía un tope máximo de 3000 cm3 de cilindrada. Pronello confiaba en que era capaz de soportar regímenes de hasta 8000 rpm sin riesgo de roturas. Sin embargo, debido fundamentalmente a problemas de índole económica, este ambicioso proyecto quedó inconcluso. También se realizaron ensayos sobre una unidad para la categoría Turismo (ver Autohistoria nº2) pero el auto nunca llegó a competir. La fábrica decidió armar un equipo oficial para participar en TC y el Falcon fue el modelo elegido. Las razones eran bien simples: ofrecía una amplia gama de modelos tales como sedán de lujo, taxi, rural y utilitario, mientras que el Fairlane apuntaba a un mercado más refinado pero con un menor volumen de ventas.

Durante gran parte de la década del setenta, el Falcon dominó en la categoría de manera aplastante al conseguir de manera consecutiva los campeonatos del ´72 al ´78 inclusive.

En los años ochenta, fueron las coupé Dodge las que dominaron a voluntad, convirtiéndose en la marca predilecta de los pilotos. ¿Las razones? Una mecánica sencilla y, fundamentalmente, una excelente aerodinamia. En aquellos tiempos, los circuitos semipermanentes eran mayoría dentro de los calendarios. La GTX era un vehículo

grande, con una buena distancia entre ejes y una trocha ancha, lo cual le proporcionaban una excelente estabilidad a altas velocidades (en el último Gran Premio de TC disputado en 1986 por los caminos de La Pampa, el promedio de velocidad fue de casi 249 km/h) Pero al igual que los Ford en la década anterior, los Dodge amenazaban con aburrir a los fanáticos. Hubo en el año 1987 un estreno que pasó prácticamente inadvertido para muchos. El 26 de abril, más precisamente en la Vuelta de Junín, Norberto Bressano hizo debutar oficialmente al Fairlane dentro de la categoría. El vehículo no tuvo actuaciones destacadas ni generó grandes expectativas. Sin embargo, en 1988, y con la conducción del experimentado Esteban "Chango" Fernandino, demostró tener un muy buen potencial. En la carrera disputada en el veloz (y hoy abandonado) circuito de Las Flores, Fernandino llegó 4º en la final y registró la más alta velocidad al final de la recta.

El Auto Ideal

Torneo de 1988. Dodge obtuvo otro campeonato y es entonces cuando la ACTC le "sugirió" a algunos pilotos dejar de lado las GTX y volcarse a las marcas tradicionales para reanimar la categoría con el eterno duelo Ford - Chevrolet. Oscar Angeletti decidió sumarse a las filas de Ford, pero no con un Falcon sino con un Fairlane. ¿Qué fue lo que motivó esta elección? Según el propio piloto "*el auto me pareció competitivo por su línea aerodinámica, superior a la del Falcon. Yo estaba convencido de que el motor Ford, montado en esa carrocería, debía funcionar muy bien. El chasis presentaba una mejor relación entre ejes y con una trocha mayor, además*

> "*Tuvimos que prohibir el modelo por el bien de la categoría... Hicimos una prueba aerodinámica y el resultado fue asombroso: lanzados a igual velocidad, el Fairlane recorría 900 metros más que el Falcon*, reconoció Oscar Aventín, presidente de la ACTC"

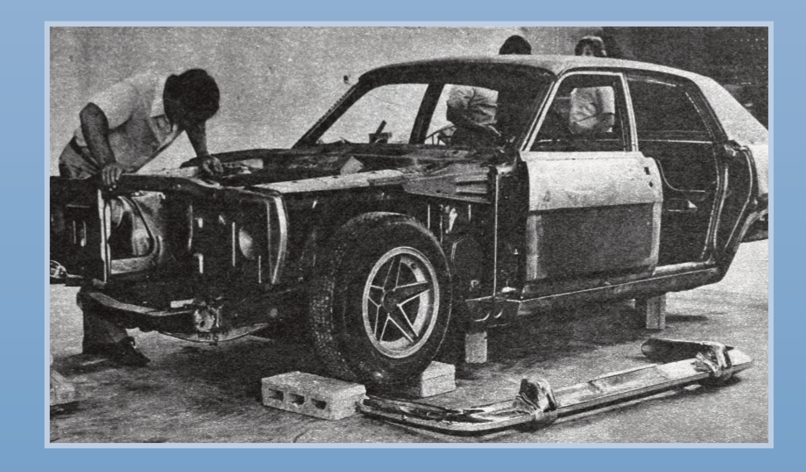
de una suspensión trasera que transmitía de manera más efectiva la potencia al piso. En la ACTC me dieron el visto bueno para armar el auto, pero se lo tomaron con humor, quizás no se dieron cuenta de que con un buen desarrollo sería competitivo". Angeletti adquirió un vehículo particular, el cual fue íntegramente desarmado en su taller. Luego de pelarlo a fondo se lo trasladó a Tandil, donde se le incorporó la jaula antivuelco. Durante el proceso de armado se buscó trasladar los kilos hacia la parte trasera con el fin de mejorar la distribución de pesos. El motor era preparado por Omar Wilke, con fierros del "Polaco" Herceg. La carburación estaba a cargo de Rubén Berdejo. Como le gustaba decir al piloto "mi auto es un seleccionado de los mejores en cada especialidad".
El debut se produjo en la tercera fecha de esa temporada, en el circuito de Balcarce. Llegó segundo en su serie y décimo en la final. Tan sólo tres carreras después, más precisamente la que se disputó en el Autódromo de Buenos Aires, logró el primer triunfo del modelo en la categoría. Y como

para demostrar que no fue producto de la casualidad, obtuvo otras tres victorias: en el semipermanente de Junín, en el autódromo de 9 de Julio y, finalmente, la carrera que definió el torneo en el bellísimo semipermanente de Tandil. Aquella épica batalla entre Angeletti y Oscar Castellano quedó en la historia de la categoría como una de las más emotivas. ¿Qué fue lo que pasó? Faltaban aproximadamente 20 kilómetros para terminar la carrera y Angeletti, que marchaba en punta, rompió un neumático. No obstante, siguió acelerando a fondo ya que para llevarse el campeonato debía ganar y esperar que su rival no sume puntos. El Fairlane logró su cuarta y última victoria y Angeletti debió conformarse con el subcampeonato, detrás del confiable Falcon del "Pincho", quien finalmente fue el campeón. Evidentemente, el auto se adaptaba muy bien tanto a las rutas como a los circuitos y debido a esto, varios pilotos se mostraron interesados en correr con un modelo similar. Pero de manera absolutamente arbitraria, la dirigencia optó por castigar a quién había apostado por desarrollar un nuevo vehículo. Para 1990, solamente aquellos pilotos que estuviesen ranqueados por detrás del puesto 20 en el campeonato lo podían utilizar. Angeletti no tuvo más remedio que alquilar su unidad y debió armar un Falcon. En su debut, en el semipermanente de Santa Teresita, chocó contra una columna de alumbrado y estuvo a punto de perder la vida. El accidente le dejó secuelas físicas que lo obligaron a abandonar la actividad.

El que para muchos es el último auto que generó una revolución técnica en el TC, reposa hoy en un taller en Lobos, provincia de Buenos Aires, olvidado y abandonado luego de deambular durante varias temporadas en TC, TC Pista y TC Mouras. Su mentor y piloto, Oscar Angeletti, falleció en diciembre de 2011. Al igual que sucedió con los Torino de Nürburgring, el Halcón, el Huayra y tantos otros vehículos importantes de nuestro automovilismo, el Fairlane está aguardando la llegada de algún fanático con corazón nostálgico que lo rescate del letargo en que se encuentra. No debe perderse: el libro de la pasión teceísta quedaría sin uno de sus mejores capítulos.⌘



El Fairlane en Balcarce, delante de todos. Resumen de la temporada ´89.



El primer prototipo experimental en el taller de Heriberto Pronello (Foto Revista Automundo).

Opel K 180. Óleo sobre tela por Gustavo Feder





Alta Malibú



Cuando uno piensa que la música comercial o más bien "la que escucha toda la gente porque solamente se difunde por la radio" copa todo, llega el momento de darle más importancia a lo menos comercial. Sin caer en el under, hablamos de Miss Bolivia.

ALTA YAMA

En este caso, acompañada por Ali Gua Gua, nos referiremos al vídeo "alta yama" bajo la dirección de Ezequiel Comeron y en las cámaras Manuel Mazzaro y Mariano Tozzini. Siempre con un toque de bizarrez y locura o a veces sin sentido alguno, los vídeos suelen ser más bien extraños. Recorriendo caminos rurales o de vaya a saber qué pueblo de la Argentina profunda... ahora bien... y ¿qué hay para nosotros, para el lector que espera algo de los fierros tan queridos? Sí, un Chevrolet Chevy Malibu bastante baqueteado por el tiempo, la falta de mantenimiento, con accesorios (tazas, decoración, pintura, colgantes rosa flúo, asientos con símil zebra-print o como se llame...) todo de muy dudoso gusto.
Por ahí también se puede ver muy de fondo un tractor Iveco Cavallino blanco estacionado en la estación de servicio donde cargan combustible para el Chevy... que complementa el video.
Pareciera que para esta banda se vuelve un recurso recurrente el hecho de filmar vídeos en el cual directa o indirectamente se ven involucrados cualquier tipo de vehículos (ver: "jálame la tanga", otro vídeo de la banda).
Posiblemente, algunos de los que lean esta la nota y hayan visto el video se quedarán con la cantante, otros llorarán por el estado del Chevy y algunos se alegrarán de ser simplemente anacrónicos y gustar de la música de antes.
Con respecto al valor de la letra de la música... no emitiremos mayor comentario ⌘.



Cruzar el charco color de león es siempre una experiencia gratificante a la hora de encontrarnos con viejas joyas sobre ruedas. Con una historia en común, argentinos y uruguayos miramos primero a Europa y luego a Estados Unidos a la hora de adquirir las manufacturas industriales que nuestro excedente agroexportador nos permitía. El parque automotor que creció en ambas orillas del Plata, fue un fiel reflejo de esa actividad comercial.

Un lugar donde apreciarlo con celosa aproximación es el Museo del Automóvil Eduardo Iglesias, que el Automóvil Club del Uruguay (ACU) posee en pleno centro de la capital oriental.

Desde un De Dion Bouton de 1904 a una Ferrari 308 GTS de los años ‘80, autos ingleses, franceses, alemanes, italianos, norteamericanos, y también argentinos y uruguayos, conviven en absoluta armonía en un ambiente donde se respira en equilibradas dosis nafta, aceite y nostalgia.⌘



Texto y Fotos: Gustavo Feder



Curso de Historia del Auto Argentino

Desde los pioneros hasta la actualidad

Prototipos, fuera de serie y producción seriada

Las grandes marcas y los independientes

Se entregarán diplomas de asistencia

Vacantes limitadas



Organizan:
Museo del Automóvil de la Ciudad de Buenos Aires y Autohistoria

Informes e inscripción:
www.autohistoria.com.ar / autohistoria@gmail.com



